

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 8)

door Ferdinand GEVAERT

### Glossarium (deel 2) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 3 -1945-1980)

**Tilbury** - de "Tilbury-boten" waren een begrip in Oostende en omgeving. Varen op de "Tilbury" was een benijdenswaardige job, bijna evenwaardig als een betrekking op de "male" (pakketboten van de Oostende-Doverlijn).

De eigenlijke rederij, Soci   Cockerill S.A., werd opgericht te Antwerpen in 1858 met als doel het aanvoeren van ijzererts van overzee ten behoeve van de staalhoogovens van Cockerill te Seraing nabij Luik.

In 1894 werd gestart met een vrachtl  n tussen Oostende en Tilbury, een voorhaven van Londen, gelegen op de Theems. Hiervoor werd het s.s. John Cockerill (2.637 ton), ingelegd. Het werd geen sukses, het schip was te groot voor het bestaande vrachtaanbod en had een te grote diepgang. De lijndienst werd afgeschaft. In mei 1896 werd echter opnieuw gestart, deze keer met drie gecharterde (gehuurde) kleinere Britse schepen; ze droegen de namen: Citrine, Girasol en Opal. Het was echter de bedoeling van Cockerill om de lijn uit te baten met eigen schepen. Het voornaamste doel van de lijn was het vervoer van producten van nationale land- en tuinbouwindustrie, voornamelijk verse groenten en fruit, pluimvee en tamme konijnen (tam konijn was in Londen gekend als: Ostende rabbit), met bestemming de Londense vroegmarkten, zoals Covent Garden. Daar de goederen hun versheid moesten behouden, was een korte overvaarttijd noodzakelijk en aangepast aan het beginuur van de vroegmarkten. De goederen moesten ten laatste om 4 uur 's morgens op de vroegmarkt afgeleverd worden. Daartoe vertrok de Tilburyboot om 14u.00 uit de haven van Oostende om circa 23u. in Tilbury aan te meren, waar het lossen en overslaan onmiddellijk begon. De afstand bedroeg 100 zeemijl, de vereiste vaarsnelheid 12,5 knopen. In 1896 werden drie nieuwe schepen besteld bij de Cockerillwerf te Hoboken (Antwerpen), met oplevering in 1897. Ze droegen de namen: Rubis, Topaze en Saphir. (zie fig. nr 64)

De schepen legden aan aan de los- en laadkade van de Stoombotenkaai, alwaar een loods opgericht en een spooraansluiting gemaakt werd. Het gebeurlijk opliggend schip werd gemeerd in de Visserskreek. De burelen van de Tilburylijn waren gevestigd boven een herberg (uitbater: Oscar Cavereel) op de hoek van de Visserskaai en de Sint-Paulusstraat.

Na het voltooi  n van de nieuwe Oostendse haveninstallaties werd in 1912 uitgeweken naar de diepwaterkaai in de voorhaven, (vandaar: Cockerillkaai). Een kantoorgebouw werd opgetrokken nabij "de Bolle", aan wat men later de Cockerillstraat zou noemen.

Ondanks de oorlog (W.O.I) bestelde men op 28 april 1915 een nieuw schip, de "Diamant". Gelet op de oorlogsomstandigheden zou het schip slechts in 1919 afgeleverd worden. (zie fig. nr 65).

In 1920 werd een schip, de s.s. "Rio Prado", aangekocht en omgedoopt tot "Emeraude". Vanaf dan werd ook een tweewekelijkse dienst tussen Antwerpen en Tilbury ingericht. (zie fig. nr 66).

In 1933 vervoegden twee nieuwbouwschepen de lijn, gebouwd door Cockerill te Hoboken. Ze werden gedoopt: Amethyste en Turquoise, (bouwnrs. 646 en 647). (zie fig. nr 67).

De Rubis en de Topaze, die gebouwd waren in 1896/1897, werden opgelegd als reserveschepen. Ze werden echter in 1936 verkocht voor de sloop.

Wereldoorlog 2 onderbrak de activiteit tussen Oostende/Antwerpen en Tilbury. Na het zinken van de Emeraude op 30 juni 1945, ten gevolge van een aanvaring met een wrak,

bleef er nog één schip over, de Saphir uit 1897.

Eind 1945 werd de dienst Oostende-Tilbury hervat met het enig overblijvend schip. Daar de installaties op de Cockerillkaai (diepwaterkaai), de loods (hangaar), en los-en laadgerei vernietigd waren, werd uitgeweken naar het Tijdok van de handelshaven. In 1947 werden twee door Cockerill Hoboken omgebouwde voormalige Britse oorlogsschepen in lijn gebracht, de Rubis en de Topaze.

In 1948 kwam de heropgebouwde Amethyste (bouwjaar 1931, in augustus 1944 in St.-Malo door de terugtrekkende Duitse troepen uitgebrand) de lijn vervoegen. Tijdens de periode 1953-1958 werd de vloot van de John Cockerill Line vernieuwd. Vijf motorvrachtschepen (kustvaarders) werden besteld bij de West-Duitse scheepsbouwer Husumer Werft. De schepen werden gedoopt: Diamant, Saphir, Topaze, Rubis en Turquoise. De oudere schepen werden stelselmatig van de hand gedaan. (zie fig. nr 68)

Op 1 juni 1970 stopt de rederij alle activiteit. In september 1970 worden de schepen te koop gesteld en verkocht.

Te Oostende verliezen 60 bemanningsleden hun werk, evenals 16 mensen die aan de wal tewerkgesteld waren.

Het kantoorgebouw aan de Cockerillkaai, heropgebouwd na W.O.2, werd in gebruik genomen door de "Automobielijspektie" ten behoeve van de afdeling "rijexamens". Het gebouw werd gesloopt bij de aanleg van de nieuwe verbinding "Kennedyplein-de Bolle".

**P&O** -letterwoord, afkorting van de naam van een grote Britse rederij en investeringsmaatschappij, de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company. Deze maatschappij is niet alleen een rederij met een aantal ferrylijnen (zoals o.m. Zeebrugge-Felixstowe) doch o.m. ook uitbater van maatschappijen voor vervoer over land, containerverhuur, en grootser, de exploitatie van zeehavens in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten van Amerika (zoals Singapore Port Authority uitbater is van een gedeelte van de haven van Antwerpen).

Zoals reeds vermeld in de geschiedkundige kalender baatte P&O reeds in 1978 gedurende enkele maanden een passagiersdienst met vleugelboten uit tussen Zeebrugge en Londen (Tower Bridge op de rivier Theems). In 1980 werd gedurende 6 maanden een vleugelbootdienst ingelegd tussen Oostende en Londen (Tower Bridge).

Gestart op 29 februari 1980 werd de dienst, om reden van economische- (bezettingsgraad) en exploitatieproblemen, op 31 augustus 1980 stilgelegd. De exploitatiemoeilijkheden hadden hun oorsprong in de ligging van de terminal te Oostende en de vervuiling van het estuarium en de rivier Theems, voornamelijk onder de vorm van plasticen folie en zakken die tussen water en wind dreven en opgezogen werden door de hogedrukwaterpompen van het voortstuwingsinrichting van de vleugelboot - die de hogedrukwaterstraal produceerde die de vleugelboot voortstuwde - waarbij de wateraanzuigfilters blokkeerden en de pompen stilvielen, de boot zijn voortstuwing verloor en stilviel. De voortstuwing kon pas terug in gang gesteld worden nadat door middel van hogedrukluichtstoten de aanzuigfilters vrijgemaakt waren. Wat soms wel een hele tijd kon duren, met veel verlies op het vaarschema en late aankomsturen.

Te Oostende was er veel tijd nodig om vanaf de rede van Oostende (voornamelijk bij laag tij, toen er slechts met zeer matige snelheid kon gevaren worden, bij gebrek aan voldoende water onder het vaartuig) het terminalvlot, geankerd in het Vuurtorendok, te bereiken. Daarenboven moest men versassen in de Visserdoks-luis en de nauwe doorvaart aan de wipbrug van het Vuurtorendok nemen. (Zie fig. nr. 70).

De passagiersterminal gelegen aan de Fortstraat en Vuurtorendok-Zuid was ook niet ideaal gelegen, moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer vanuit het Oostends spoorwegstation, en een hele afstand gelegen van het eindpunt van de autosnelweg te Oostende.

Het terminal- of aanlegvlot ligt nog steeds, sinds het beëindigen van alle activiteit,

afgemeerd in het Vuurtorendok. Het terminalgebouw aan de Fortstraat werd in 2002 gesloopt, om o.m. plaats te maken voor het opstellen van het Canadese "Cirque du Soleil", (die reeds tweemaal te Oostende optrad). (Zie figuren nrs. 69, 70, 71, 71 b en 72).

**Draagvleugel-Boot** Nederlandse benaming voor hydro-foil, d.w.z. een hydrodynamisch gedragen vaartuig, een snelle motorboot met onderwater aangebrachte geprofileerde draagvleugels (intrekbaar) waarvan de opwaartse druk de boot bij toenemende vaart uit het water heft, zodat de boot, gedragen door de vleugels, bij hoge snelheid boven het water schuurt. De boot wordt aangedreven door een hogedrukwaterstraal, (reactieprincipe). Benaming gebruikt door de bouwer, Boeing uit Seattle (V.S.A.): Jetfoil, door P&O: Jetferry.

**Visserskreek** -Was het oudste overblijfsel van de haven uit de 17<sup>e</sup> eeuw, havenkom ingericht in 1615 in de bedding van de zuidelijke vestingsgracht van de vestingswerken opgeworpen voor en tijdens het beleg (1601-1604). (Zie rep. nr 10,13 en 27 van fig. nrs. 3, 4 en 6).

De Visserskreek was de enige havenkom (met rechtstreekse toegang vanuit de havengeul) in de jaren 1615-1770. De schepen van de Oostendsche Compagnie, 1723-1728, legden er aan en ontscheepten er de lading. Op de oever van de kom (toen genoemd Visserskey) werden ten behoeve hiervan twee stapelhuizen gebouwd, (zie fig. nr. 73). De Visserskreek gaf ook toegang de handelsdokken, (zie fig. nr. 6, rep. nr. 27)

De schutsluis werd gebouwd in 1820 ter vervanging van de tijsluis gebouwd in 1774-1776 bij de bouw van het 1<sup>e</sup> Handelsdok, (rep. nr. 18 van fig. nr. 5, zie ook rep.nr 20 van fig. nr. 5).

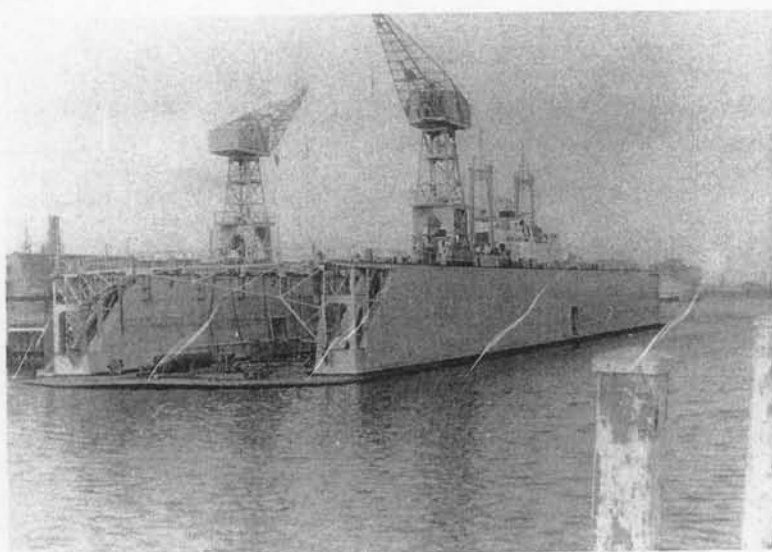
De sluis had volgende afmetingen: lengte 58,50 m, breedte 12,00 m, drempeldiepte 1,48 m onder gemiddeld laagtij.

Over de sluis lag er een tweedelig, handbediende draaibrug die toegang gaf tot het spoorwegstation Oostende-Kaai (het Zeestation) vanaf de Keizerskaai, nu Vindictivelaan.

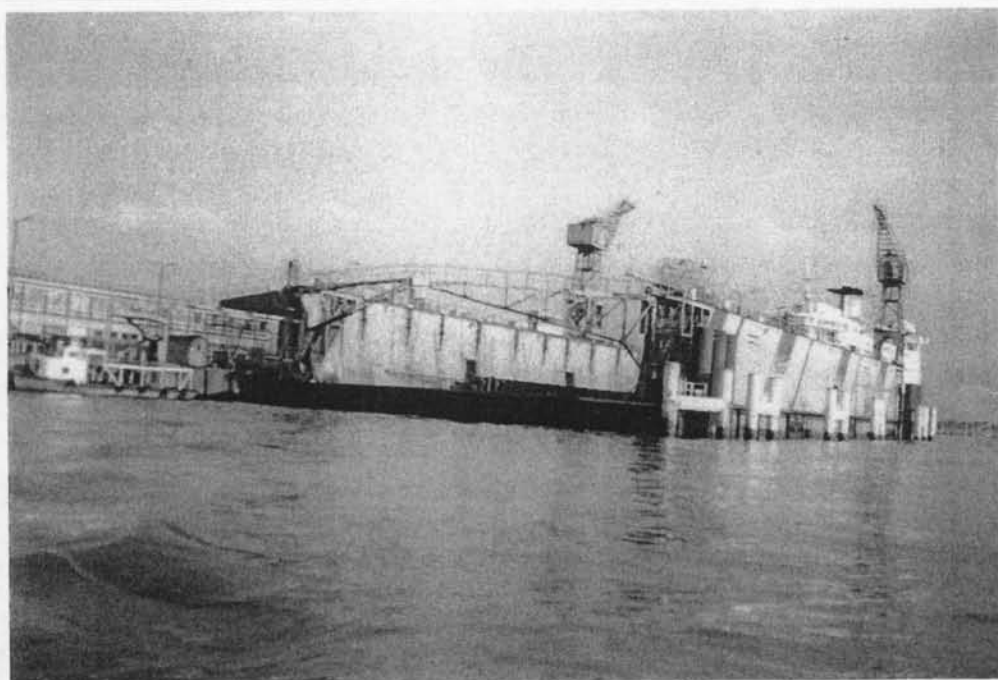
De Visserskreek en de sluis werden gedempt in 1973 voor de bouw van de Mercatorsluis en het doortrekken van de Pakketbotenkaai tot de carferrykaai.

Nota: voor "tijsluis" en "schutsluis" zie volgende aflevering.

(Wordt vervolgd).



Figuur nr. 62. Haven Oostende, 1959/1978. Het drijvend droogdok van het Zeewezen/RMT, in het Zeewezendok. Het vrachtschip van de O-D lijn, m.s. IJzer, staat, droog, in het droogdok.



Figuur nr. 63. Haven Oostende, 1979. Het drijvend droogdok, na het verbreden van de nuttige breedte van het dok van 19 tot 25 meter. Het droogdok was gemeerd aan post 10 van de oosteroever, t.h.v. de kantoren van de Directie Materieel van de Regie voor Maritiem Transport (voorheen Scheepsbouwdienst van het Bestuur van het Zeewezen", vroeger nog: de "Génie Maritime").



355/356/357 Rubis Topaze Saphir

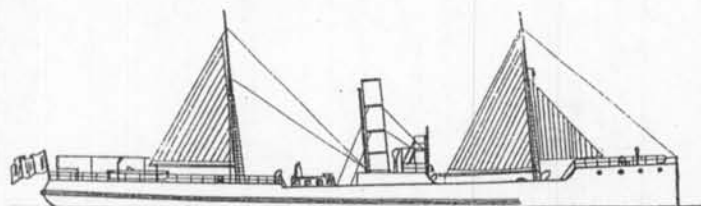


Fig. nr. 64. Tilburylijn. Lijntekening van de drie eerste schepen gebouwd voor rekening van de rederij, de Rubis, Topaze en Saphir, (LxBxDg: 65x 8,5x2,85m-633 t bruto, 425t deadweight). Gebouwd door de Cockerill werf te Hoboken in 1896/1897.

ss4 Diamant

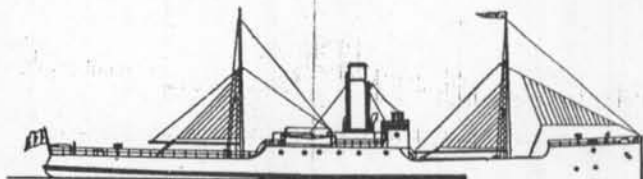


Fig. nr. 65. Tilburylijn. Lijntekening van het s.s. Diamant, gebouwd door Cockerill in 1919.

Émeraude (Ex-Rio-Prado)

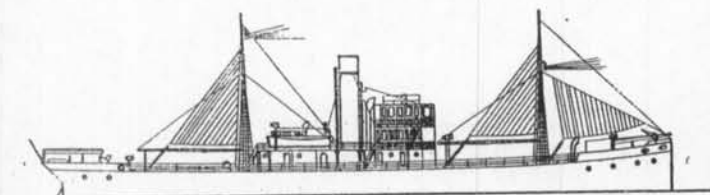


Fig. nr. 66. Tilburylijn. Lijntekening van het s.s. Émeraude, (ex- Rio Prado), aangekocht in 1920. Gebouwd in 1903 door Graig-Taylor te Stockton, Engl. Het schip zonk op 30 juni 1945 in het Kanaal.

646/647 Améthyste Turquoise

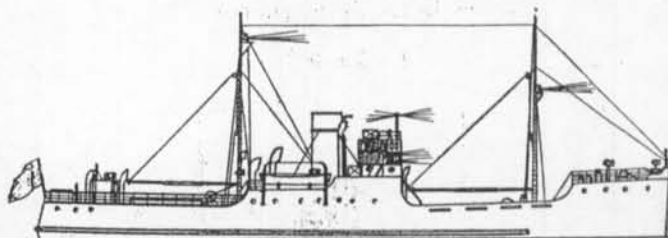


Fig. nr. 67. Tilburylijn. Lijntekening van de motorvrachtschepen Améthyste en Turquoise, gebouwd in 1931/1933. Afmetingen: Lengtex BreedtexDiepgang: 57,85x 10,84 x3,05m. Bouwwerf: Cockerill.

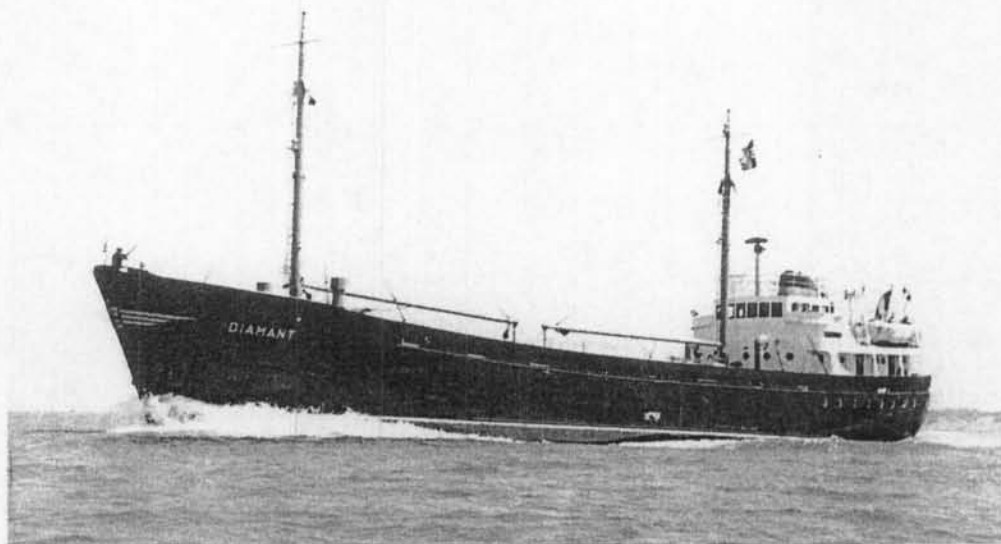


Fig. nr. 68. Tilburylijn. Foto van het m.s. Diamant, één van de vijf zusterschepen gebouwd in 1953/1958 door Husumer Werft (West-Duitsland), afmetingen: 53,76x8,05x3,58m. Na het stopzetten van alle activiteit door de rederij John Cockerill werden de vijf schepen vanaf september 1970 verkocht.





Fig. nr. 71. Haven Oostende, 1980. De P&O JetFerries terminal aan het Vuurtorendok, (Vuurtorendok-Zuid, aanpalend aan de Fortstraat)

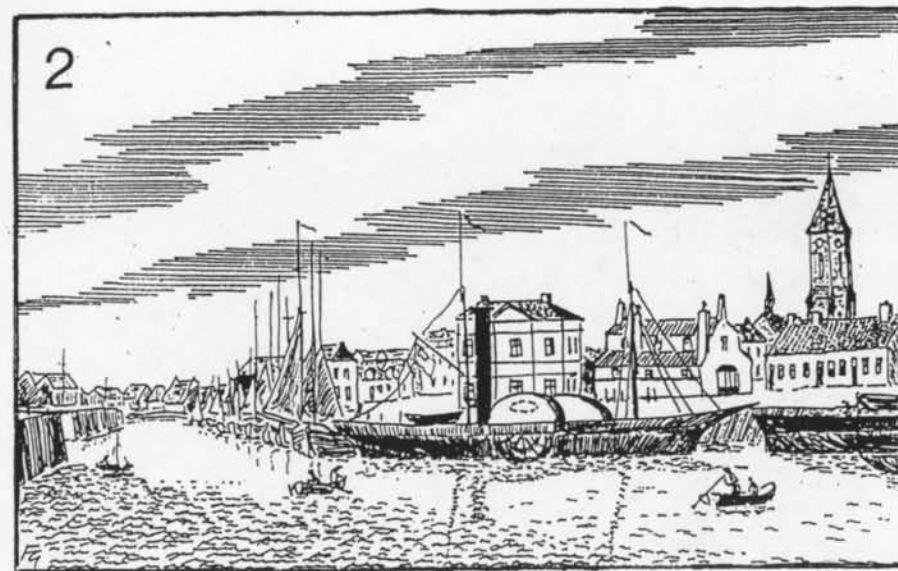


Fig. nr. 72. Haven Oostende, 1980. Vleugelboot van P&O aangemeerd aan de terminal in het Vuurtorendok.



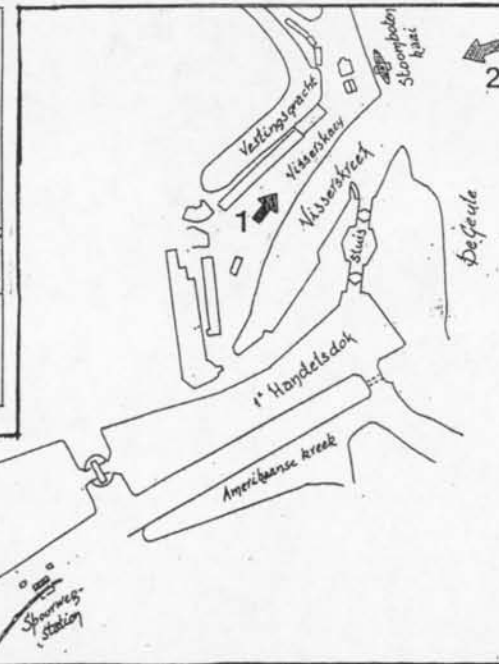
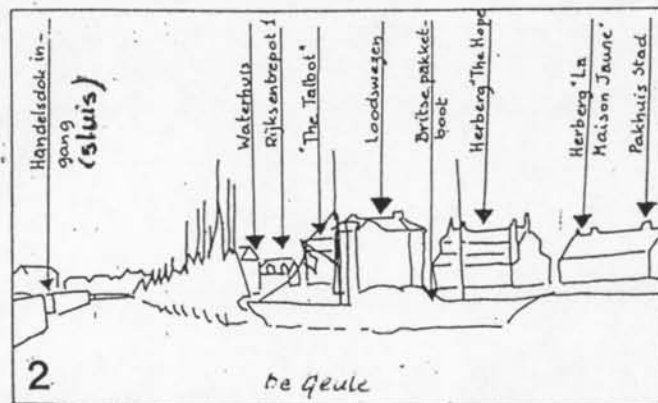
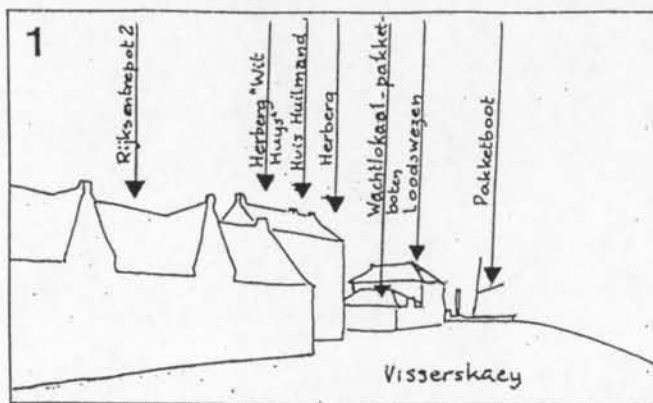
OOSTENDE 1846. De Visserskaai, (naar M. Van Cuyck).

F. BEYAERT



OOSTENDE 1847 De Visserskaai (naar F. Stroobant)

F. BEYAERT



fg

Fig. nr. 73. Haven Oostende. De Visserskreek en de Visserskaai, met de toegang tot de sluis van de handelsdoken (de oude) in 1846/1847.





Fig. nr. 74. Haven van Oostende, 1971. Zicht op de shuis van de handelsdokken, (1e en 2e, het 3<sup>e</sup> was reeds in 1946/1947 gedempt) en het uiteinde van de Visserskreek. Op de voorgrond het dak van het carferrystation. Op de oever van de kreek, de voormalige "Visserskaey" staan bouwketen van de aannemer van de waterbouwkundige werken voor de bouw van carferrybrug nr. 2. In de achtergrond de stedelijke technische school en rechts het "Waterhuis".



Fig. nr. 75. Haven van Oostende, 1968. De Visserskreek gezien vanaf het uiteinde van de kreek. Op de voorgrond de voormalige "Visserskaey" en links de poort van het carferrystation.